

TÃO PERTO E TÃO LONGE: OS MAPAS DE MOVIMENTO COMO REPRESENTAÇÃO ESPACIAL DAS BARREIRAS DE ACESSO AO BAIRRO DA LAGOINHA EM BELO HORIZONTE¹

Artículo de Reflexión - Recibido: 30 de julio de 2014. Aceptado: 14 de octubre de 2014

Janaina Maquiaveli Cardoso²

University of New York - janainamaquiaveli@gmail.com

Para citar este artículo/to reference this article:

Maquiaveli, J. (2015). Tão perto e tão longe: os mapas de movimento como representação espacial das barreiras de acesso ao bairro da Lagoinha em Belo Horizonte. *Módulo Arquitectura CUC*, (14), 55-71.

Resumo

Por meio de mapas de movimento, técnica de pesquisa amplamente utilizada pela antropologia e pela sociologia urbanas norte-americanas, este artigo pretende demonstrar, a partir de investigações de natureza etnográfica, o estrangulamento e o isolamento físico a que vem sendo acometido o bairro da Lagoinha, na cidade de Belo Horizonte, capital do Estado de Minas Gerais/Brasil, em decorrência das barreiras e das obstruções impostas tanto pelo complexo viário de mesmo nome quanto, mais recentemente, pela implantação do sistema de Transporte Rápido por Ônibus (BRT) na Avenida Antônio Carlos. Espera-se ainda, por meio de representações cartográficas, apresentar a região da Lagoinha como metonímia da matriz de cidade que o Projeto Nova BH poderá acarretar, obstruindo as passagens entre-bairros e impedindo a interação entre as pessoas em favor de cenários urbanos e interesses pouco afeitos à democracia, ao direito à cidade e ao dinamismo das sociabilidades urbanas que, pelo menos em tese, deveriam ser próprias à vida cotidiana numa grande cidade.

Palavras-chave:

Sociabilidades urbanas, Nova BH, Lagoinha, mapas de movimento.

- 1 O presente artigo resulta de investigações e pesquisas independentes, de natureza etnográfica, realizadas em Belo Horizonte/MG/Brasil no período maio a agosto de 2014.
- 2 Independent Scholar. Doutora em Ciências Sociais pela PUC Minas, com período de co-tutela na City University of New York. Atua como professora e pesquisadora nas áreas de Comunicação e Ciências Sociais, com ênfase em Sociologia do Consumo, Sociologia Urbana, Cultura urbana e modos de vida.

SO CLOSE SO FAR: MAPS OF MOTION AND SPATIAL REPRESENTATION OF THE BARRIERS TO LAGOON NEIGHBORHOOD IN BELO HORIZONTE

Abstract

Through the movement maps, an important North American anthropology and sociology researching tools, the author intends to demonstrate, by means of ethnography researches, how the Lagoinha neighborhood, in Belo Horizonte, has been affected by isolation and segregation processes, resulting from both the Lagoinha Highway Complex and Antonio Carlos Highway Bus Rapid Transit (BRT) obstructions. By means cartography presentations, the author intends to show how the Lagoinha neighborhood can tipify what the Nova BH Project may causes to the whole city, affecting both the people free access to the streets and pedestrians movement through different places, which means non democratic urban places and an environment do not conducive to the right to the city or its typical conviviality, as well.

Keywords:

Urban convivialities, Nova BH Project, Lagoinha neighborhood, Movement maps.

TAN CERCA Y TAN LEJOS: LOS MAPAS DE MOVIMIENTO COMO REPRESENTACIÓN ESPACIAL DE LAS BARRERAS DE ACCESO AL BARRIO LAGUNA EN BELO HORIZONTE

Resumen

A través de mapas de movimiento, técnica de investigación ampliamente utilizado en la antropología y la sociología urbana de América, este artículo sostiene, desde la investigación etnográfica, el estrangulamiento y aislamiento físico con que ha sido afectado el barrio Laguna en la ciudad de Belo Horizonte, capital del estado de Minas Gerais / Brasil, como consecuencia de las barreras y los obstáculos impuestos por el complejo del mismo nombre y, más recientemente, por la implantación del sistema de Transporte Rápido por Bus (BRT) en la Avenida Antônio Carlos. Se espera también, por medio de representaciones cartográficas, presentar la región de la Laguna como una metonimia de la matriz de la ciudad que el proyecto Nueva BH puede tener, bloqueando el paso entre los barrios e impidiendo la interacción entre las personas a favor de los escenarios urbanos e intereses poco acostumbrados a la democracia, el derecho a la ciudad y al dinamismo de la sociabilidad urbana que, al menos en teoría, debería ser propio de la vida cotidiana en una gran ciudad.

Palabras clave:

Sociabilidades urbanas, Nueva BH, Laguna, mapas de movimiento

Todos os dias, cerca de 200 mil pessoas circulam pelas 19 estações do metrô de Belo Horizonte, distribuídas ao longo dos 28,2 km da linha única que liga as estações Vilarinho e Eldorado, entre as regiões Norte e Noroeste da capital. São poucos quilômetros, se comparados aos 74,3 km e 40,9 km de extensão que têm as linhas do metrô de cidades como São Paulo e Rio Janeiro, respectivamente. Quase nada, quando confrontados a metrópoles como Xangai, Londres e

Em Belo Horizonte, a estação Lagoinha, no hipercentro, está entre as quatro com maior número de usuários por dia, embora pesquisa realizada em 2011 pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU, 2014) tenha indicado que apenas 8,4 % dos passageiros tiveram nela o seu ponto de origem ou destino. Ainda assim, cerca de 20 mil pessoas transitam diariamente por ali, entrecruzando-se, a despeito da proximidade geográfica, no



Figura 1. Mapa da linha única do metrô de Belo Horizonte. Em destaque, as estações Central e Lagoinha

Figura 2. Mapa indicativo da localização do bairro Lagoinha, em Belo Horizonte

Fonte: Ilustração de Mariana Fonseca para a autora.

único percurso de ligação para pedestres entre o centro da cidade e o bairro: a passarela suspensa que conecta o Terminal Rodoviário, a estação do metrô —com entrada pela Avenida do Contorno— e as imediações da Praça Vaz de Melo, ponto limítrofe entre as avenidas Nossa Senhora de Fátima e Pedro II.

Vista do alto da passarela de pedestres, a Praça do Peixe, como ficou conhecida a Praça Vaz de Melo, não evoca mais o tempo em que a Lagoinha foi reduto do samba e da boemia de Belo Horizonte. Ocupada no final do século XIX por imigrantes e operários empregados nas obras de construção da capital, seu nome permanece no copo de botequim; mas no entorno da praça, o cenário é de degradação. A escultura “Peixes”, obra do artista plástico Álvaro Apocalypse, foi desgastada pela ação do tempo e dos pichadores. Criada e instalada em 2000, não bastou para requestrar a iniciativa mal-formulada e mal-sucedida de revitalização urbana promovida pela Prefeitura na segunda metade dos anos 1990. Supostamente inspirado na reabilitação do centro de Lisboa, o Projeto Lagoinha³ limitou-se a reconfigurar o edifício e os frequentadores do Mercado Popular da Lagoinha, na Avenida Antônio Carlos, por meio de ações fomentadas pelas secretarias

municipais de Cultura, Desenvolvimento e Planejamento Urbano. Ao promover espetáculos de artistas expoentes no cenário musical belo-horizontino de então, esperava-se criar novos padrões de uso e ocupação do mercado e seu entorno, imprimindo a um bairro em estado evidente de vulnerabilidade econômica e social uma vocação artística e cultural reinventada. Não deu certo.

Sob os peixes ao vento, usuários de crack estendem seus cobertores no gramado sem viço da Praça Vaz de Melo⁴, perambulando vez ou outra pela Rua Bonfim, onde, até o início dos anos 1990, havia dezenas de peixarias e casas especializadas em frutos do mar. Hoje restam apenas sete. A maioria parece ter dado lugar a um centro de atendimento de operadoras de telefonia celular – ramo da economia que, segundo Jessé Souza

3 Sobre a história do bairro e o Projeto Lagoinha, ver: Flores (2003); Freire (2011); Borges de Moraes & Goulard (2002).

4 Os deslocamentos e principais espaços de permanência de usuários de crack na região da Lagoinha foram identificados por meio de observações etnográficas durante a pesquisa empreendida para o presente estudo. Do ponto de vista da permanência, observou-se uma concentração de usuários na Praça do Peixe e, durante os finais de semana, sobretudo após o fechamento do comércio local, aos sábados, embaixo da passarela de pedestres, nas proximidades da Rua Além Paraíba e nos espaços vazios formados no entrecruzamento dos viadutos que se sobrepõem à região. Já no que tange ao deslocamento, há uma proveniência evidente de usuários de crack da Pedreira Prado Lopes, que chegam à Lagoinha pela Avenida Antônio Carlos ou pelas imediações do Hospital Odilon Behrens até a Rua Além Paraíba, ambos levando à Praça do Peixe.

(2010), tem atraído milhares de trabalhadores precariamente qualificados, seduzidos pela ilusão de pertencimento ao que se vem chamando de nova classe média brasileira.

De cima da passarela também se podem ver os milhares de veículos que trafegam pelo Complexo da Lagoinha, um sistema viário arterial que cruza o centro de Belo Horizonte. Formado pelos viadutos A, B, Leste e Oeste, pelo Túnel Lagoinha-Concórdia e pelas avenidas Cristiano Machado, Antônio Carlos e Pedro II, o complexo foi inaugurado no início dos anos 1970 e ampliado periodicamente desde então; a última vez sob o pretexto das obras de mobilidade urbana para a Copa do Mundo de 2014. Que os carros, e não as pessoas, têm sido prioridade na formulação de políticas de planejamento urbano em diferentes cidades ao redor do mundo não é novidade. No caso brasileiro, entretanto, e no de Belo Horizonte, em especial, incomoda ver repetidos modelos ultrapassados de urbanização em larga escala, típicos dos anos 1950, quando a indústria automotiva ainda era uma grande —senão a única— promessa de desenvolvimento e prosperidade.

A falência de Detroit —que em 2013 pôs fim aos anos de ouro de um dos maiores centros de produção automotiva dos EUA— já nos deveria ter ensinado que o ronco dos motores pode ser como

o canto das sereias. Arruinada por dívidas de aproximadamente 20 bilhões de dólares, Detroit tornou-se uma espécie de cidade-fantasma repleta de mansões e avenidas abandonadas, às quais só se pode chegar trafegando pelas vias expressas que marcaram os modelos tipicamente americanos de suburbanização: grandiosos, porém controversos. Em Tudo que é sólido desmancha no ar, por exemplo, Marshall Berman descreve, constrangido, a experiência de trafegar pela Via Expressa Cross-Bronx, em Nova York, como uma das grandes desventuras da modernidade:

A estrada, embora entupida com tráfego pesado dia e noite, é rápida, mortalmente rápida; os limites de velocidade são rotineiramente transgredidos, mesmo nas rampas de entrada e de saída, perigosamente inclinadas; constantes comboios de imensos caminhões, com motoristas sinistramente agressivos dominam as linhas de visão; os carros serpenteiam de um lado para outro entre os caminhões: é como se cada pessoa nesta estrada estivesse tomada de urgência incontável, desesperada para deixar o Bronx tão velozmente quanto as rodas o permitam. Uma olhada de relance à paisagem urbana ao norte e ao sul (é difícil conseguir mais que rápidos relances, pois a maior parte da estrada fica abaixo do nível do solo, cercada por muros de três metros de altura) poderá indicar o motivo: centenas de

edificações cercadas de tábuas e vazias e carcaças de construções carbonizadas e queimadas; dúzias de quarteirões cobertos com nada mais que tijolos espalhados e sucata. Dez minutos nesta estrada, um suplício para qualquer pessoa, são especialmente horríveis para aqueles que relembram o Bronx como costumava ser; que recordam essas cercanias como foram um dia, e vicejaram, antes que essa mesma estrada trespassasse seu coração e fizesse do Bronx, acima de tudo, um lugar do qual se queira sair. (Berman, 1986, p. 275)

Na Nova York dos anos 1960, após décadas de protestos inúteis de milhares de cidadãos, a resistência liderada pela urbanista e ativista Jane Jacobs contra o construtor Robert Moses, “o homem que tornou tudo isso possível”, foi paradigmática na revisão dos modelos norte-americanos de planejamento urbano. Ao impedir a demolição de parte do SoHo e de Little Italy para que se construísse uma via expressa monumental, a Lower Manhattan Express, o discurso preservacionista de Jacobs fez das críticas à urbanização em larga escala um legado acerca do que consiste, efetivamente, a natureza peculiar das cidades: a diversidade resultante da combinação de usos e apropriações do espaço urbano.

Com o propósito de resolver problemas de tráfego, habitação e violência,

Moses e sua equipe soterravam comunidades e vizinhanças inteiras para a construção de pontes, viadutos, avenidas e edifícios monumentais, ícones de uma urbanidade supostamente racional e progressista. Para seus críticos, no entanto, ele representava uma visão distorcida acerca do que são as cidades, pois privilegiava os carros em detrimento das pessoas. Desconsiderava que a vivacidade urbana, sobretudo nas grandes cidades, resulta das interações sociais cotidianas que só o mundo da rua pode oferecer. Prescindia do espaço público em favor dos espaços especiais: “as pessoas andam em torno deles, ou ao longo deles, mas não através deles” (Jacobs, 2007, p. 291).

O polêmico projeto de construção da Lower Manhattan Express foi suspenso em 1962. Mais de cinquenta anos depois, é curioso ver como as iniciativas de planejamento urbano em Nova York vêm sendo (re)formuladas. Nos últimos anos, críticas duríssimas foram feitas ao antecessor do prefeito atual, Bill de Blasio, o republicano Michael Bloomberg, que governou a cidade entre 2002 e 2013. Bloomberg, um magnata com raízes no mercado financeiro, foi acusado de ter governado Nova York para os ricos, colocando os indicadores de desigualdade social da cidade entre os maiores do país. Do ponto de vista do planejamento urbano, a maior parte das críticas deve-se às mudanças no zoneamento promovidas

pela Prefeitura em favor das construções de alto luxo, da especulação imobiliária e, com elas, da gentrificação.

Por outro lado, há mudanças de escala que indicam um certo distanciamento dos modelos monumentais que asseguraram a Robert Moses fama e repúdio internacionais. Entre 2008 e 2012, por exemplo, sob o comando da ex-secretária de transportes de Nova York, Janette Sadik-Kha, foram construídos cerca de 450 km de ciclovias, resultantes —ao contrário do que vem ocorrendo em Belo Horizonte— do estreitamento e, em alguns casos, como no de Times Squares, do fechamento das pistas destinadas aos carros nas regiões mais movimentadas da cidade. A mudança tinha como objetivos reduzir o número de acidentes de trânsito e aquecer o comércio local, estimulando a frequência e a permanência de pedestres nas ruas por meio de um desenho urbano mais apropriado à circulação de pessoas e às interações sociais cotidianas (Lores, 2014).

Em 2012, uma pesquisa realizada pelo Departamento de Trânsito de Nova York para avaliar esta “nova métrica das ruas” indicou que as mudanças resultaram em redução dos congestionamentos, diminuição do número de acidentes e de mortes no trânsito e crescimento do comércio varejista local. Na Oitava e na Nona Avenidas, em Manhattan; na Rua Pearl, no Brooklyn e na Avenida

Fordham, no Bronx, onde as mudanças foram implantadas e minuciosamente monitoradas houve um crescimento de respectivamente 49 %, 172 % e 71 % no comércio local (New York City Department of Transportation, 2014).

Em Belo Horizonte, ao contrário, a construção desenfreada de pistas exclusivas e de alta velocidade para o Transporte Rápido por Ônibus (BRT) chegou a provocar quedas de até 80 % nas vendas do comércio varejista local, segundo dados da Câmara de Dirigentes Lojistas de Belo Horizonte (Lobato, 2014). Além do mais, a combinação de viadutos, elevados e vias expressas tem resultado num desenho urbano muito pouco amigável e propício ao trânsito de pessoas. O alargamento de vias expressas e pistas para ônibus de alta velocidade, a ausência de faixas para pedestres, passeios públicos e pontos de travessia e permanência estão tornando as ruas no entorno da Lagoinha, em particular, e de Belo Horizonte, em geral, inacessíveis e inviáveis às pessoas, ao comércio de rua e, por conseguinte, ao dinamismo da vida urbana que, numa grande cidade, deveria ser peculiar.

O título de Vida e morte das estradas urbanas, um estudo publicado em 2013 pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, foi claramente inspirado no clássico de Jane Jacobs, Morte e vida das grandes cidades, de 1961. A

pesquisa, realizada em 2012, apresenta inúmeros casos em que rodovias urbanas vêm sendo demolidas para a construção de espaços mais adequados ao convívio social e, portanto, às sociabilidades urbanas (Bocarejo et al., 2013).

Em Belo Horizonte, por outro lado, ainda seguimos entregues ao encanto destes seres imemoriais, os carros. Formulado pela Prefeitura em 2013, o Projeto Nova BH⁵ —operação urbana consorciada que inclui o BRT— pretende reconfigurar a paisagem urbana da cidade por meio de centenas de alterações no Plano Diretor e nas Leis de Uso e Ocupação do Solo (Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, 2014). O resultado? Torres comerciais e corredores de tráfego em diversas regiões da cidade, cercados de vazios por todos os lados, em cujo entorno espera-se que surjam, talvez magicamente, o dinamismo que faz da vida cotidiana nas grandes cidades algo tão particular.

5 O Projeto Nova BH, formulado pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, prevê alterações urbanas em cerca de 25 Km² da cidade, marcadas pela implantação de corredores viários, corredores de transporte coletivo, “revitalização” de estações de metrô e construção de estações de BRT/MOVE nas regiões dos Corredores Antônio Carlos-Pedro I, Cristiano Machado e Leste-Oeste, que inclui as avenidas dos Andradas, Tereza Cristina e Via Expressa. Trata-se de uma operação urbana consorciada por meio da qual o mercado (construtoras e investidores imobiliários) compra potencial construtivo, gerando recursos financeiros a serem (supostamente) investidos pela Prefeitura na requalificação urbana e na construção de equipamentos sociais —como parques, praças e alamedas— nas áreas da operação.

A realidade, contudo, prova o contrário: corredores viários, trincheiras e viadutos criam mundos propícios aos veículos, não às pessoas. São, por natureza, barreiras ao pedestre e ao comércio de rua, dois dos mais importantes geradores de diversidade e vitalidade urbana nas grandes cidades. Constituem espaços inacessíveis e intransponíveis, exceto por sociabilidades tão marginais quanto eles próprios.

Por meio de mapas de movimento, técnica de pesquisa amplamente utilizada pela antropologia e pela sociologia urbanas norte-americanas, este artigo pretende demonstrar o estrangulamento e o isolamento físico a que vem sendo acometido o bairro da Lagoinha, em decorrência das barreiras e obstruções impostas tanto pelo complexo viário de mesmo nome quanto, mais recentemente, pela implantação do sistema de Transporte Rápido por Ônibus (BRT) na Avenida Antônio Carlos. Espera-se ainda, por meio de representações cartográficas, apresentar a Lagoinha como metonímia da matriz de cidade que o Projeto Nova BH poderá acarretar, obstruindo as passagens entre-bairros e impedindo a interação entre as pessoas em favor de cenários e interesses pouco afeitos à democracia, ao direito à cidade e ao dinamismo das sociabilidades urbanas que, pelo menos em tese, deveriam ser próprias à vida cotidiana numa grande cidade.

Na Figura 3, foram representadas a linha de tráfego rápido concluída, recentemente, na Avenida Antônio Carlos, e a estação Lagoinha, situada no ponto limítrofe entre o bairro e seus circunvizinhos na região Leste da cidade. No mapa de movimento, a linha é apresentada como elemento indicativo de barreira ou zona de fronteira que se expande no espaço, em grandes proporções.

Metodologia de pesquisa empregada e apresentação cartográfica dos resultados

Segundo Setha Low (2000) e Miles Richardson (1982), o movimento de pedestres e de veículos é um importante indicador da vida cotidiana nas grandes cidades. Ele revela o ritmo de uma determinada região ou localidade e pode ser reproduzido por meio dos mapas de movimento: representações espaciais construídas com vistas a simbolizar as (im)possibilidades de acesso e de circulação nos locais pesquisados. Por tratar-se de representações cartográficas da realidade cotidiana, os mapas de movimento provêm de pesquisas de natureza etnográfica e constituem uma técnica bastante apropriada à coleção de evidências físicas de deslocamento no espaço urbano investigado.

Para os fins deste estudo, as pesquisas de campo⁶ que resultaram nas



Figura 3. Linha MOVE/BRT Antônio Carlos

Fonte: Ilustração de Mariana Fonseca para a autora

descrições e nos mapas de circulação e movimento do Bairro Lagoinha foram realizadas entre os meses de maio e agosto de 2014 em diferentes dias da semana e horários do dia e consistiram das seguintes etapas, abaixo apresentadas:

- Mapeamento dos limites geográficos e dos principais pontos de acesso de pedestres e de veículos ao bairro.
- Identificação e mapeamento, resultados dos primeiros esforços de investigação preliminar e de sondagem, das inúmeras barreiras físicas de acesso à Lagoinha, decorrentes do modelo de urbanização e das obras viárias que circundam o bairro.
- Identificação, por meio de esforços deliberados de transposição, das fronteiras físicas que impedem o acesso e o deslocamento de pedestres do centro ao bairro e dos bairros vizinhos à Lagoinha.
- Classificação, num esforço taxionômico, da natureza das zonas de fronteira identificadas, apontando seus possíveis efeitos funcionais sobre a vizinhança urbana pesquisada.
- Adoção de estratégias narrativas que pudessem revelar, na análise das conformações urbanas estudadas, os aspectos processuais a elas relacionados, a fim de estabelecer, no

sentido proposto por Becker (2007), correlações e variâncias como características naturais do cenário.

- Utilização do método de Indução Analítica (IA) com vistas a identificar não só as possíveis variáveis de teste e análise da hipótese de “enclausuramento” do bairro, mas dos aspectos processuais que o antecederam. Esperava-se com isso demonstrar de que maneira o acesso de pedestres à Lagoinha vem sendo impedido pelas barreiras físicas que o circundam e como as barreiras e obstruções físicas similares reproduzidas pelo Projeto Nova BH tendem a replicar pela cidade o mesmo padrão de enclausuramento ocasionado pelo modelo de urbanização em larga escala típico do entorno da Lagoinha.

Por meio de observações de natureza etnográfica, procurou-se vivenciar as microgeografias da vida cotidiana do bairro, de modo que as representações cartográficas pudessem respaldar os objetivos centrais deste estudo que são apontar as barreiras físicas de acesso à Lagoinha entrepostas pela estrutura viária ao seu redor e indicar possíveis correlações entre as interposições e o evidente estado de degradação ou comprometimento da diversidade urbana do bairro, a despeito de sua proximidade geográfica com o centro de Belo Horizonte.

Espaço público versus espaço especial: as zonas de fronteira desertas

De acordo com Jane Jacobs (2007), fronteiras urbanas são formadas quando um determinado aproveitamento territorial se expande no espaço, em grandes proporções, limitando áreas comuns da cidade a usos de natureza exclusiva ou simplificada. Linhas férreas, orlas, campi universitários, vias expressas, parques e estacionamentos muito extensos são zonas de fronteira e constituem obstáculos à livre circulação e ao movimento de pessoas e veículos. Com isso, zonas de fronteira também podem ser consideradas barreiras funcionais, pois exercem uma influência ativa sobre sua vizinhança urbana imediata, afetando o espaço e as sociabilidades ao seu redor.

As fronteiras tendem, assim, a formar hiatos de uso em suas redondezas. Ou, em outras palavras, devido ao uso supersimplificado da cidade em certo lugar, em grande escala, elas tendem a simplificar também o uso que as pessoas dão às áreas adjacentes e essa simplificação de uso —que significa menos frequentadores, com menos opções e destinos a seu alcance— se autoconsome. (Jacobs, 2007, p. 287)

Isso significa que as zonas de fronteira não comportam a diversidade de apropriações necessárias à vitalidade e ao dinamismo do espaço urbano, ou

seja, são simplistas e restritas em suas configurações e funções. Em geral, são elementos urbanísticos monotemáticos, em termos de ocupação, assim como os espaços vazios deles decorrentes. É o caso do entorno das passarelas de pedestres, dos vãos formados embaixo e ao redor de viadutos e elevados ou das áreas mortas que se formam no entrecruzamento de vias expressas, dos quais a Lagoinha está repleta. Zonas de fronteira são espaços limítrofes e, portanto, destinos finais que não podem ser ultrapassados. Consequentemente, a marginalidade que lhes é própria, assim como aos seus entornos imediatos, tende a expandir-se, progressivamente, num fenômeno definido por Jane Jacobs como “espraçamento gradativo”, comprometendo o dinamismo e a vitalidade do entorno e acirrando a tensão entre o espaço público e os chamados espaços especiais que representam.

Segundo David Harvey (2013), uma das características mais importantes do espaço público é permitir que os direitos individuais e coletivos de acesso aos recursos urbanos resultem na liberdade de escolher os tipos de sociabilidade, os estilos de vida e os vínculos sociais que desejamos ter. Para Jacobs (2007), espaços públicos são lugares em que as pessoas se movimentam livremente de um lugar a outro, ou seja, por livre escolha. Já os espaços especiais não são normalmente utilizados como via

pública pelos pedestres. O acesso a eles é restrito, já que constituem obstáculos geográficos. Isso não significa que possamos desconsiderar a importância dos chamados espaços especiais como necessários e até mesmo imprescindíveis à mobilidade e à livre circulação pelo espaço urbano de uma grande cidade. Muitas vezes, cabe justamente a eles viabilizar o trânsito e o deslocamento de pessoas e veículos por entre bairros e regiões.

No entanto, todo espaço especial interfere no uso do espaço público. Por isso, se os espaços especiais se estendem ou multiplicam de maneira indiscriminada, eles acabam por restringir as possibilidades efetivas de interligação entre as regiões que, naturalmente, limitam, subdividem ou fracionam, desequilibrando assim a tensão natural existente entre eles e o espaço público. Sob esse aspecto, os espaços especiais passam a “acomodar-se” no espaço urbano com uma intensidade de uso e ocupação do solo muito baixa em relação às proporções do perímetro ocupado, comprometendo a diversidade urbana em seus contornos imediatos e além, assim como as sociabilidades e os vínculos sociais que costumam dela [da diversidade] resultar.

Esse é um princípio que os comerciantes do centro urbano compreendem muito bem há muito tempo e, por se

tratar de um princípio, é mais fácil explicá-lo com as palavras deles. Sempre que um “lugar morto” significativo surge numa rua do centro, ele provoca uma diminuição na intensidade do trânsito de pedestres e no uso da cidade naquele ponto. À vezes, a queda tem um efeito econômico tão grave, que ocorre uma queda no comércio de um lado ou do outro do lugar morto. Esse lugar morto pode ser um espaço vazio ou algum monumento pouco utilizado, ou pode ser um estacionamento de automóveis ou simplesmente um conjunto de bancos que fecham as portas depois das 15 horas. Seja o que for especificamente, o papel do lugar morto como obstáculo geográfico para o espaço público superou seu papel de contribuir com usuários para o espaço público. A tensão diminuiu. Todavia, a tensão entre os dois tipos de espaço pode desfazer-se inteiramente ou pode não ser anulada ou compensada naturalmente, se o espaço especial tornar-se um obstáculo muito grande. (Jacobs, 2007, p. 292)

Ao contrapor o espaço público e os espaços especiais da Lagoinha, fica evidente o quão extensos estes últimos se tornaram, constituindo barreiras e obstáculos intransponíveis entre o bairro e as regiões central e leste da cidade, a despeito da proximidade física entre elas.

Com isso, tanto a multiplicidade quanto a sobreposição das zonas de fronteira

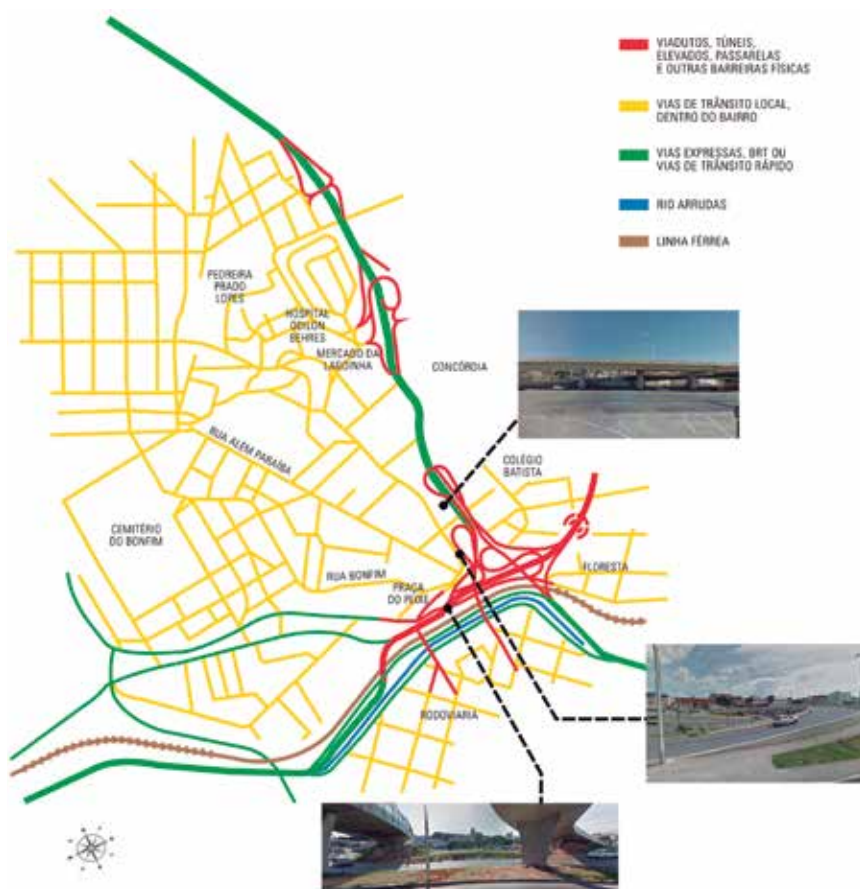


Figura 4. Mapa (arterial) de movimento da região da Lagoinha em Belo Horizonte

Fonte: Ilustração de Mariana Fonseca para a autora

impedem que haja inter-relações entre o bairro e o centro ou entre a Lagoinha e suas vizinhanças imediatas, já que as únicas vias de acesso ou conexão entre elas resumem-se: (i) à passarela de pedestres que liga a estação Lagoinha à Rodoviária e (ii) à transposição da via de tráfego rápido do BRT Antônio Carlos,

o que levará o pedestre a ter de “escalar” uma escada encravada no muro de arrimo que separa a avenida do Bairro Concórdia, caso queira deslocar-se até os bairros Colégio Batista e Floresta ou, a partir deles, rumo ao centro.

Já na Figura 5, que mostra em detalhe as zonas de fronteira, também é possível observar como as vias de trânsito local terminam nas diferentes barreiras que circundam a Lagoinha, formando becos sem saída para a maioria das pessoas que queiram por elas transitar. Tais ruas constituem pontos finais para moradores e frequentadores do bairro. Ao observá-las em suas sociabilidades cotidianas durante o período da pesquisa, ficou evidente o quanto se tornaram lugares desertos, com poucos frequentadores e usos restritos, quando não inexistentes. Não há nelas uma circulação normal de pessoas ou mesmo de veículos, de modo que suas ocupações tendem a reproduzir, em diferentes dias da semana e em diferentes horários do dia, sobretudo à noite, a natureza marginal que caracteriza as zonas de fronteira: desertas, perigosas, intransitáveis e degradadas. Segundo Jacobs,

isso é grave, porque a mistura constante e literal de pessoas, que se fazem presentes por finalidades diferentes, é o único meio de preservar a segurança nas ruas. É o único meio de cultivar a diversidade derivada. É o único meio

de estimular a formação de distritos em vez de bairros ou lugares ermos fracionados, fechados e estagnados. (Jacobs, 2007, p. 288)

Isso significa que, por mais relevantes que sejam os argumentos em favor da

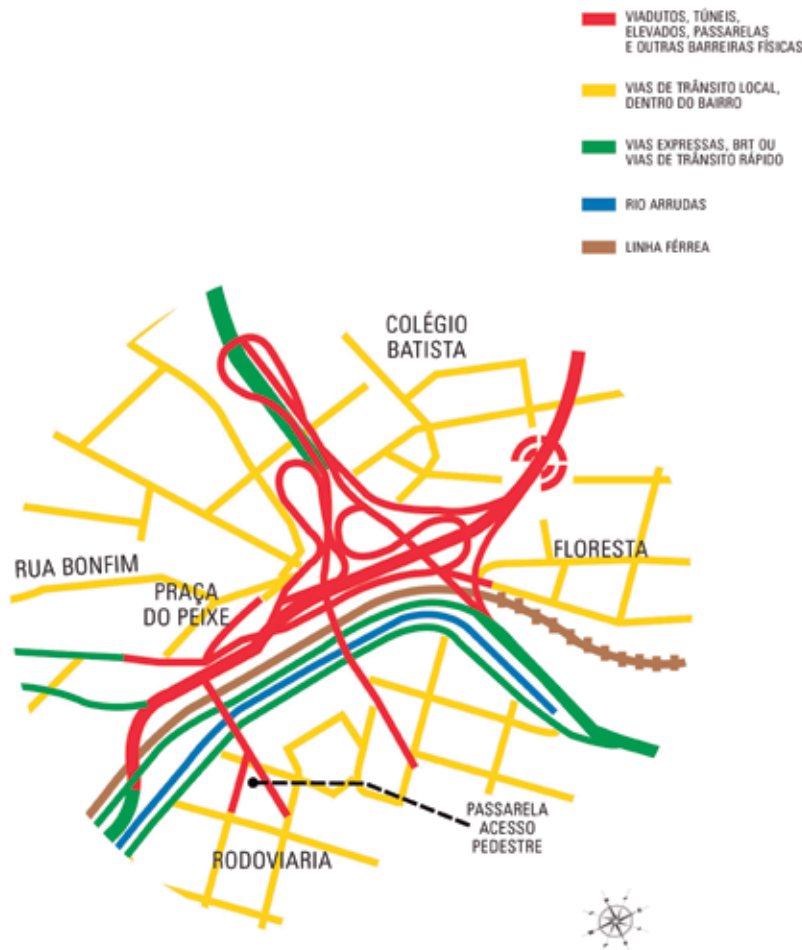


Figura 5. Detalhe do mapa (arterial) de movimento da região da Lagoinha

Fonte: Ilustração de Mariana Fonseca para a autora

implantação de modelos de urbanização em larga escala, marcados por viadutos e largas avenidas em prol da mobilidade que parecem demandar o trânsito caótico e a necessidade de se encurtarem as distâncias que marcam as grandes cidades, é preciso ponderar os impactos que causam nas regiões onde são construídos. É inútil esperar que o entorno das zonas de fronteira resultem em espaços marcados pelo dinamismo da vida urbana, único elemento capaz de impedir que ruas, quarteirões ou bairros inteiros se tornem degradados e decadentes. Transitar pelas ruas da Lagoinha é lamentar que a vitalidade urbana de um bairro tenha sido negligenciada em favor das barreiras monumentais e supostamente progressistas que o circundam.

Discussão

A existência de ruas e locais de transposição ou passagem capazes de ligar as zonas de fronteira à malha urbana mais próxima; a opção por quadras curtas pelas quais o pedestre possa deslocar-se, com segurança; o incentivo a usos e ocupações de natureza mista —com a conjunção de moradias, espaços de lazer, edifícios públicos, privados e comércio— voltadas a fomentar a diversidade urbana são alguns dos recursos capazes de impedir o espraiamento gradativo das funções simplificadas, da monotonia e do esvaziamento de que são feitos, por natureza, os espaços especiais.

No entanto, a maioria das intervenções urbanas, sobretudo as de larga escala que têm se multiplicado no entorno da Lagoinha, vêm causando o estrangulamento do bairro e seu paulatino isolamento em relação à cidade, esvaziando as ruas adjacentes e promovendo a degradação de grande parte do bairro. As inúmeras restrições de circulação de pedestres impostas pelas avenidas, viadutos e vias expressas não são resolvidas com a existência de uma única rota de transposição, como é o caso da passarela de pedestres que liga o bairro ao centro. Ao contrário, ela só reforça os impedimentos à livre circulação, sobretudo em determinados horários, pois não considera a segurança e a fluidez com que as pessoas precisam circular pelo espaço público para que dele possam se apropriar livremente.

Ao andarmos pela Lagoinha, deparamo-nos com uma espécie de subversão a tudo aquilo que costuma assegurar o dinamismo das ruas, a diversidade de pessoas no espaço urbano, a multiplicidade de usos e funções que resultam na ebulição de interações sociais que faz a vida das grandes cidades.

O curioso é que, conforme ressaltou Harvey (2013), na maioria dos grandes projetos de reconfiguração urbana ao redor do mundo, os investimentos em infraestrutura viária sempre se apresentaram como instrumentos de aquecimento

da economia local, respaldados pelas promessas encantadas e encantadoras do mundo moderno. No entanto, a Paris do final do século XIX ou a Nova York de meados do século XX, às quais ele se refere, nos colocam, em Belo Horizonte, 120 anos distantes, em média, do discurso da modernidade. Mesmo a substituição do mundo da via expressa por espaços sociais elitizados, de especulação imobiliária e consumo cultural gentrificado, como os da Nova York reformulada por Michael Bloomberg, nos fazem perguntar a que(m) têm servido as intervenções urbanas que nos vêm sendo impostas, por aqui, a despeito da obsolescência dos princípios que um dia regeram sua formulação ou mesmo dos casos comprovados de degradação e decadência das regiões onde, outrora, foram implantadas.

Andamos pelas ruas da Lagoinha, em Belo Horizonte, e nos damos conta de que não cabemos mais nelas. Cedemos espaço às vias de trânsito rápido que, em tese, nos deveriam permitir transitar por diferentes regiões da cidade. A experiência de pesquisadores que saem à rua, no entanto, mostra o contrário: tanto o bairro quanto seu entorno imediato foram estrangulados; tornaram-se restritos à aventura de pedestres que ainda teimam em transpor as zonas de fronteira que o isolam da cidade real e cotidiana, em favor de um suposto ordenamento do espaço urbano que o cerca. Nada pode-

ria ser mais revelador do desequilíbrio de tensões entre espaço público e espaços especiais. Nada poderia ser mais indicativo do quão pouco afeitos à democracia e aos direitos individuais e coletivos de acesso aos recursos urbanos têm se tornado a Lagoinha, este bairro tão perto e tão longe do centro de Belo Horizonte.

Mas se o modelo de urbanização em larga escala tornou-se a tônica de um discurso cuja finalidade é fazer de Belo Horizonte uma nova BH, talvez seja preciso perguntarmos-nos, assim como fizera Harvey (2013), a quem se destinam os recursos urbanos em construção e que tipos de sociabilidade, estilos de vida e vínculos sociais desejamos ter, pois somente com os direitos individuais e coletivos assegurados de se participar de decisões tão imprescindíveis ao futuro da cidade onde vivemos nos permitirá aproximar o duo Cidade e Democracia.

Referencias

- Becker, H. (2007). *Segredos e truques da pesquisa*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.
- Berman, M. (1986). *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Bocarejo, J. P. et al. (2013). *Vida e morte das estradas urbanas*. São Paulo/Rio de Janeiro: ITDP/EMBRAQ.
- Borges de Moraes, F. & Goulard, M. (2002). As dinâmicas da reabilitação urbana: impactos do Projeto Lagoinha. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, 9(10): 51-71.
- CBTU Companhia Brasileira De Trens Urbanos. (2014). *Relatório de Gestão 2011-2012*. Recuperado de: http://www.metrobh.gov.br/cbtu/paginas/relatorios/relatorio_gestao_%202011_2012.pdf
- Flores, J. (2003). *Planos de Salvaguarda e Reabilitação de Centros Históricos em Portugal*. VIII Encontro Nacional dos Municípios com Centro Histórico. Porto.
- Freire, C. M. P. (2011). Do outro lado da linha do trem: história e intervenções no bairro Lagoinha. *Cadernos de História*. Belo Horizonte, 12(16): 110-136. doi: 10.5752/P.2237-8871.2011v12n16p110
- Harvey, D. (2013). O direito à cidade. *Revista Piauí*, ed. 82. Recuperado de: <http://revistapiaui.estadao.com.br/edicao-82/tribuna-livre-da-luta-de-classes/o-direito-a-cidade>
- Jacobs, J. (2007). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes.
- Lobato, P. H. (2014). *Obras e prejuízos na Avenida Santos Dumont*. Recuperado de: http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2012/06/30/internas_economia,303484/obras-e-prejuizos-na-avenida-santos-dumont.shtml

- Lores, R. J. (2014). *Nova York virou paraíso dos ciclistas graças a uma mulher*. Recuperado de: <http://www1.folha.uol.com.br/serafina/2012/11/1189421-nova-york-virou-paraiso-dos-ciclistas-gracas-a-uma-mulher.shtml>
- Low, S. (2000). *On the Plaza: the politics of public space and culture*. Austin: University of Texas Press.
- New York City Department of Transportation (2014). *Measuring the street - new metrics for 21st Century Streets*. Recuperado de: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012-10-measuring-the-street.pdf>
- Prefeitura Municipal de Belo Horizonte (2014). *Nova BH: nossa cidade crescendo do jeito certo – com planejamento integrado, desenvolvimento sustentável e melhoria da qualidade de vida das pessoas*. Recuperado de: <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/noticia.do?evento=portal&pAc=not&idConteudo=129779&pldPlc=&app=salanoticias>
- Richardson, M. (1982). Being-in-the-market versus being-in-the-plaza: material culture and the construction of social reality in Spanish America. *American Ethnologist*, 9(2): 421-436.
- Souza, J. (2010). *Os batalhadores brasileiros: nova classe média ou nova classe trabalhadora?* Belo Horizonte: Editora UFMG.

